

MÉMOIRE

Sur le projet

du prolongement de l'autoroute 25 entre
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Présenté

par

Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal



Xavier Daxhelet

Juin 2005

Présentation du Comité de Vigilance Environnementale de l'Est de Montréal

Le Comité de Vigilance Environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM) a été créé en 1997. Il est un organisme à but non-lucratif formé de citoyens. Le Comité s'est donné le mandat de défendre le droit des citoyens de l'est de Montréal de jouir d'un environnement en santé et d'une qualité de vie acceptable.

Nous sommes membres de plusieurs comités tels que celui de la ZIP Jacques-Cartier, celui de la décontamination de secteur 103, celui du Comité de Liaison Industrie-Communauté et celui sur l'étude de Santé-Publique Montréal-centre sur l'excès de maladies respiratoires à Pointe-aux-Trembles. Nous sommes également membres de la Corporation de Développement Communautaire de la Pointe.

Motivation

Le CVEEM milite depuis plusieurs années en faveur du développement durable dans l'Est de Montréal. Il milite également pour la réduction de la pollution de l'air et l'amélioration du transport en commun dans l'est de Montréal.

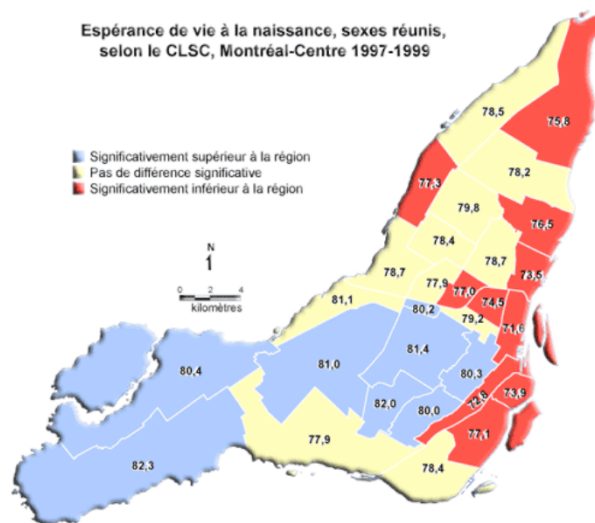
Le projet d'autoroute du Ministère des transports du Québec (MTQ) va à l'encontre de presque tous ce que nous avons entrepris que se soit sur la lutte aux changements climatiques, sur l'amélioration du Transport en commun et sur la pression pour une réduction significative de la pollution atmosphérique dans la région de Montréal.

Santé

Le comité a été à l'origine d'une vaste étude sur l'anormal mauvais état de santé de la population de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est. La présence d'industries lourdes avoisinant la population n'y est sûrement pas pour rien. Les épisodes de smog urbain de plus en plus fréquents et maintenant présents en hiver inquiètent également le comité. Ces épisodes sont en grande partie responsables de la présence grandissante des automobiles dans la région de Montréal. Les vents dominants soufflent de l'ouest vers l'est. L'est de Montréal est donc le lieu majeur de passage de toute la pollution atmosphérique de la région de Montréal.

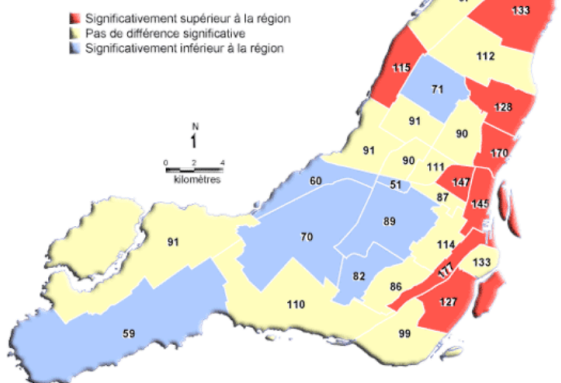
Le parc industriel de Montréal-Est émet dans l'atmosphère un nombre phénoménal de différents polluants. Les effets combinés de ceci sont pratiquement inconnus. Parmi les dix industries les plus polluantes de l'Île de Montréal, quatre sont à Montréal-Est.

Le portrait de santé de la population de l'est de Montréal qui sera touché par la présence de cette nouvelle autoroute montre les pires états de santé de l'île de Montréal. Dans tous les types de mortalité, au moins un des quartiers se situe à la dernière place.

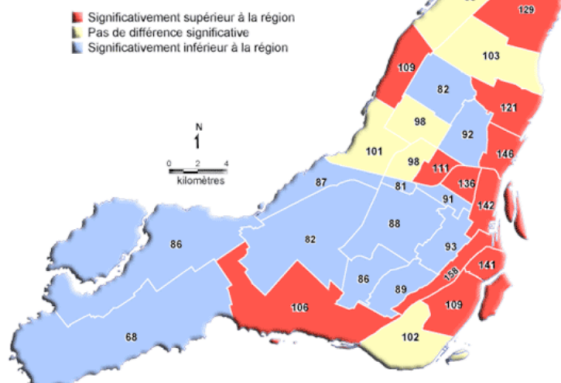


Malgré un revenu par ménage supérieur à celui de Montréal, le quartier de Pointe-aux-Trembles présente une espérance de vie de **4 ans de moins** que la moyenne de l'île et de plus de **6 ans de moins** que le quartier le plus favorisé.

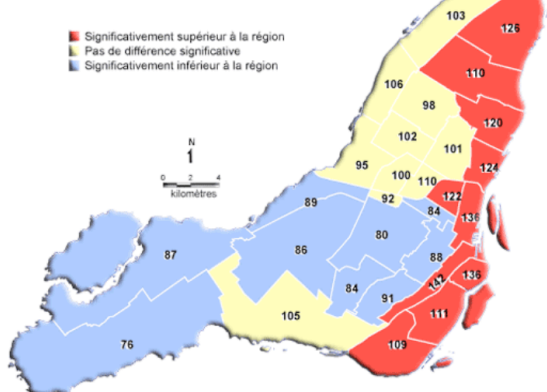
Indice comparatif de mortalité par maladies de l'appareil respiratoire, sexes réunis, selon le CLSC, Montréal-Centre 1997-1999



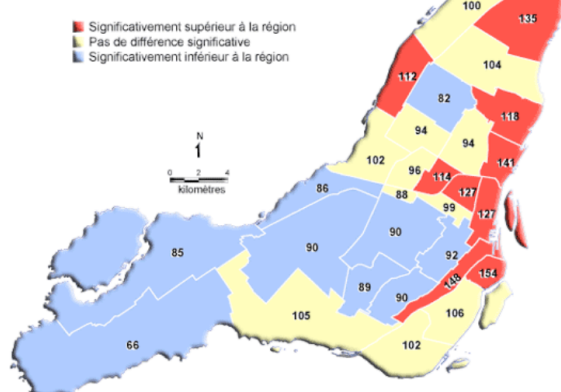
Indice comparatif de mortalité générale, sexes réunis, selon le CLSC, Montréal-Centre 1997-1999



Indice comparatif de mortalité par tumeurs, sexes réunis, selon le CLSC, Montréal-Centre 1997-1999



Indice comparatif de mortalité par maladies de l'appareil circulatoire, sexes réunis, selon le CLSC, Montréal-Centre 1997-1999



Le quartier de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est possède également une mortalité élevée par maladie de l'appareil respiratoire (33% de plus de cas que dans l'ensemble de l'île) et ainsi que la mortalité par maladie de l'appareil circulatoire (35% de plus de cas que dans l'ensemble de l'île). Et cela malgré un faible taux de pauvreté !

Le transport est responsable d'une part importante de la pollution atmosphérique et crée, par conséquent, d'importants problèmes de santé. Dans la région de Montréal, les véhicules sont aujourd'hui à l'origine de 70% de la pollution de l'air¹. De plus, selon l'Agence métropolitaine de transports, 300,000 véhicules de plus sillonneront les artères montréalaises en 2007.

¹ La Presse, 27 septembre 1998.

D'après une étude canadienne, le taux de mortalité relié à la pollution atmosphérique a augmenté de plus de 8% à Montréal et 1980 et 1991².

La santé de la population de l'Est de Montréal touchée par le projet du Ministère est l'une des plus mauvaises de la ville actuelle de Montréal.

La Figure 1 montre les agrégats d'hospitalisation pour asthme. Ils sont essentiellement situés dans l'Est de Montréal et coïncident avec l'axe de la rue Notre-Dame. Cet axe subira une augmentation du flux routier comme l'indique la Figure 2, ce qui n'améliora en rien leur situation de santé.

Il faut donc concevoir des projets qui réduisent significativement les émissions polluantes dans la région de Montréal et particulièrement dans l'est de la ville. Pourtant selon le MTQ à l'horizon de 2016, les émissions de CO ne vont diminuer que de 0,1%, les émissions de NOx de 0,0%, les émissions de benzène de 0,5%. Toutes ses réductions d'émission sont tellement insignifiantes qu'on se demande pourquoi investir dans ce projet de 383 millions de dollars. Comme cette situation ne prévaudra que pour les premières années de service du pont, c'est encore une fois, pour des intérêts économiques à courte vue, que le développement économique de la couronne nord se fera au détriment de la santé de la population de Montréal.

La lutte contre les changements devrait être prioritaire dans tout projet de transport. Pourtant avec le projet du MTQ, les émissions de gaz à effet de serre de la région de Montréal ne devraient diminuer que d'un maigre 0,4%.

Mais peut-on se fier à ces prédictions ? Les prédictions d'achalandage des ponts de Montréal ont tous été largement sous-estimées, les prédictions économiques sur plusieurs années sont en générales aussi fiables que les prévisions météorologiques sur plusieurs semaines !

Récemment la compagnie Ultramar a entrepris un projet de pipeline entre sa raffinerie de Lévis jusqu'à Montréal afin de mieux répondre à l'augmentation de la demande en carburant de la région de Montréal. Pourtant afin de respecter les engagements de Kyoto, nous devons réduire notre consommation de carburant. Est-ce que Ultramar se trompe et la consommation de carburant diminuera ? Où plutôt est-ce qu'Ultramar connaît la vraie efficacité des actions du gouvernement en matière de réduction des GES.

² R. Burnett , S. Cakmak , et J.R. Brook , The effect of urban ambient air pollution mix on daily mortality rates in 11 Canadian cities, *Revue canadienne de santé publique* 1998 ; n°89 : p. 152-156.

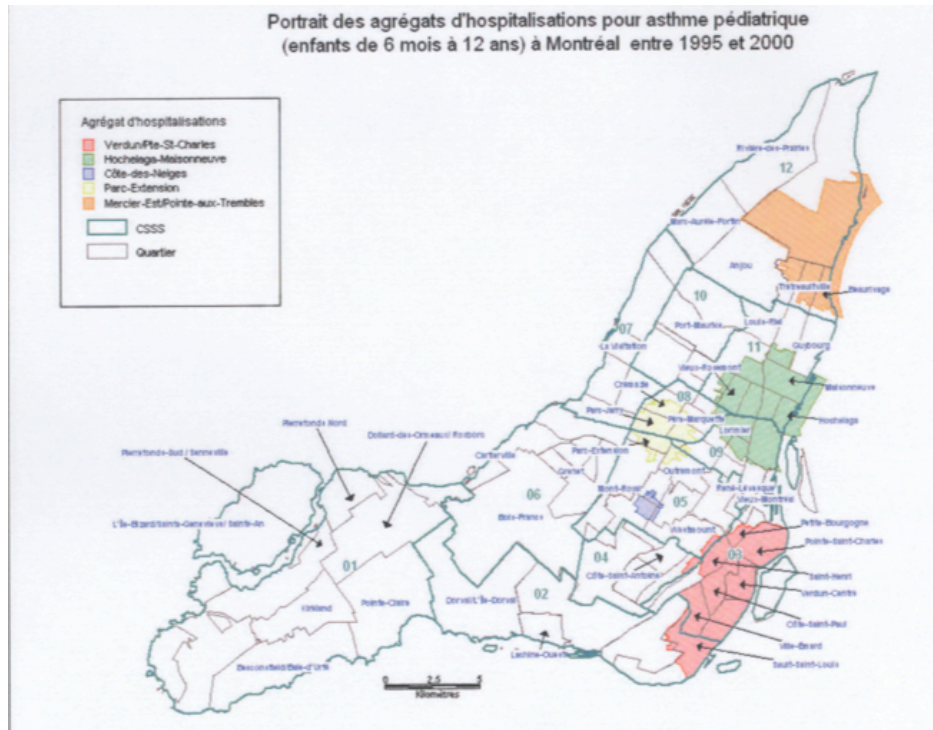


Figure 1: Portrait des agrégats d'hospitalisation pour asthme pédiatrique.

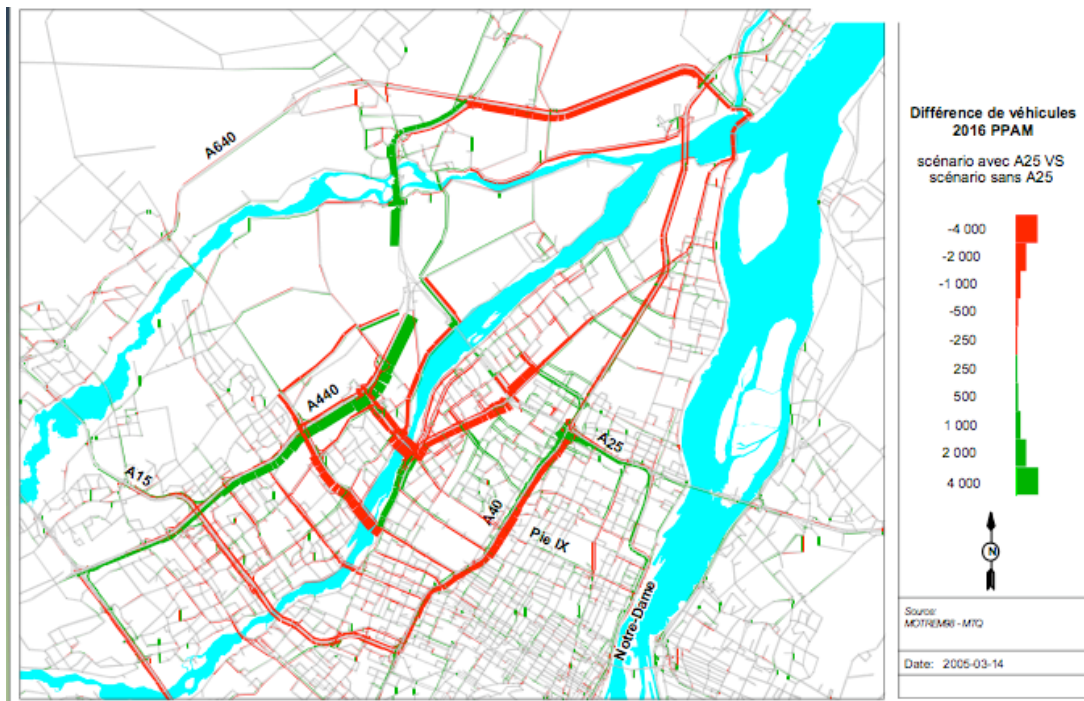


Figure 2: Variation des flux routiers simulés

Petite histoire d'une extinction de masse

Il y a 251 millions d'années 95% des espèces vivantes ont disparu. Selon une récente hypothèse, une importante éruption volcanique a eu lieu en Sibérie. Sur des milliers de kilomètres, la lave s'écoula de profondes fissures de la croûte terrestre libérant une énorme quantité de poussière et de carbone dans l'atmosphère. Les modifications climatiques s'installèrent peu à peu. Au début, il faisait un peu plus chaud. Mais d'années en années, cela s'aggrava. Il y eut un terrible hiver suivi d'un réchauffement climatique lent. Progressivement la température moyenne s'accroît. La température s'accroît alors de 4 à 5°C pendant des milliers d'années, tout comme les experts le prévoient pour l'an 2100 ! Cet accroissement de la température a été suffisant pour libérer le méthane emprisonné aux fonds des océans. Cette libération a encore fait augmenter la température de la planète d'un autre 4 à 5°C. Le réchauffement global entraîna donc un accroissement de la température moyenne de la Terre d'environ 10°C. Cela signifie que le Sahara occupe tout ce qui contenait la vie. Finalement la majorité des espèces disparurent.



Évidemment ceci n'est qu'une hypothèse mais si cela s'avérait vrai ? Vivons-nous inconsciemment avec une épée de Damoclès climatique ? Ne serait-il pas plus prudent d'agir immédiatement ?

« Tout semble être comme si nous roulons à toute vitesse dans un train en direction d'un précipice et tout ce que le MTQ trouve à faire, c'est de huiler les roues ! »

Transport dans l'Est

L'est de Montréal est la partie de l'île de Montréal la plus mal desservie en transport en commun alors qu'il y a un train vers l'ouest, deux trains vers le nord et deux trains vers le sud, il n'y en a aucun vers l'est. Le prolongement du métro vers Anjou est prévu depuis longtemps mais n'a pas encore été réalisé.

Lors du dernier forum local sur le développement social de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est organisé par la corporation de développement social de la Pointe, une préoccupation majeure y est ressortie, celle de la carence des services en transport en commun à Pointe-aux-Trembles. Plusieurs priorités de développement sont reliées aux développements du transport en commun dans l'est de Montréal.

Un projet de train de banlieue a été présenté récemment par l'AMT. L'organisme venait seulement consulter la population mais aucune échéance précise n'est fixée. Pourquoi ne pas prioriser ce projet **avant** celui de l'autoroute 25 ? Nous avons vraiment l'impression que le bien de la population est secondaire dans ce projet.

Les scénarios 3r et 3 tiennent en compte la présence de deux trains de Banlieue celui de Mascouche et de celui de Repentigny. Selon le scénario 3r sans le pont de la 25, il y aurait moins d'automobiles voyageant de la banlieue nord vers Montréal à l'horizon de 2016 qu'avec le parachèvement de l'A-25.

Pourtant, le scénario 3r incluant les deux trains de banlieue est plutôt timide. Il faut **TOUT** mettre en oeuvre pour **RÉDUIRE** le nombre de véhicules comme le prônent tous les recommandations des experts.

Impact économique

Lors de l'audience du mardi 17 mai après-midi, Mr. Fleury parlait de 24 habitations par hectare. En considérant qu'il y a en moyenne à Laval 2,6 habitants par ménage, on obtient 6240 habitants/km². On parle alors de densification urbaine alors qu'il y a beaucoup de travail à faire sur la densification sur l'île de Montréal.

La Figure 4 montre qu'il y a encore des quartiers à Montréal qui se dépeuplent. Pourquoi ne pas d'abord privilégier le peuplement sur l'île de Montréal ? Le projet de l'autoroute 25 ne va certainement pas améliorer la situation à Montréal bien au contraire.

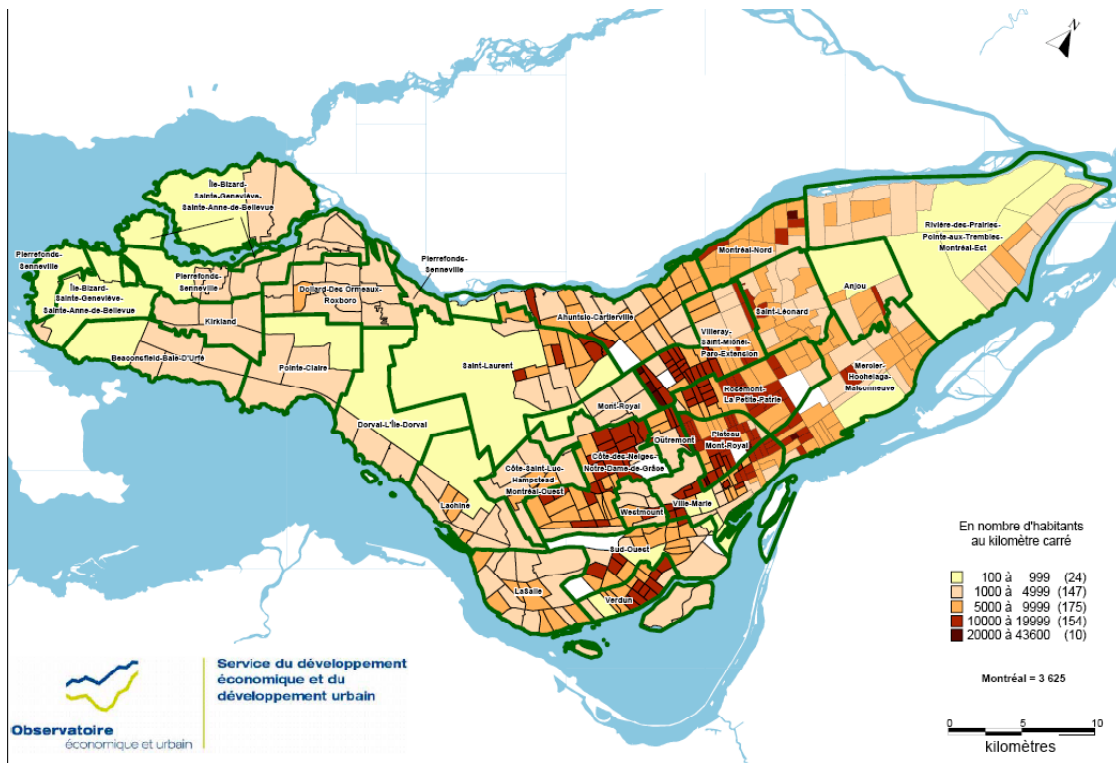


Figure 3: Densité de population dur l'île de Montréal (2001).

Table 1: Prix moyen des maisons dans la région du projet

Zone	Prix moyen des maisons unifamiliales
12	177 289
15	161 337
16	172 576
7	205 704
8	228 557
9	187 442

En ce qui concerne le prix des terrains industriels, ils sont d'environ 6\$ du pied carré dans l'est de l'île de Montréal, d'environ 1,50 \$ sur île de Laval et de seulement 0,60 \$ sur la couronne nord.

À ces prix, la couronne nord va concurrencer les parcs industriels de l'île de Montréal. Dans l'est de Montréal, nous avons une grande concentration d'industries pétro-chimiques polluantes. Le CVEEM aimerait voir le parc industriel de l'est de Montréal se diversifier et d'accueillir d'autres types d'industrie que pétro-chimique. Mais si la ville de Laval vient nous concurrencer, les chances pour cela arrive seront beaucoup plus faibles.

Quels types d'industrie seront développés à Laval ? Du point de vue du règlement sur la qualité de l'air, l'ancienne CUM avait ce qui se faisait de mieux en Amérique, le règlement 90. Bien qu'imparfait, il représentait quand même un pas en avant. Pour l'instant, ce règlement n'est pas encore intégré à la CMM à cause de la réticence des villes des couronnes. La ville de Laval n'est donc pas contrainte à ce règlement. Est-ce que certaines industries polluantes vont-elles préférées s'installer à Laval et d'y polluer plus que de s'installer sur l'île de Montréal et d'y polluer moins en dépensant plus d'argent?

Toujours selon Mr. Richard Fleury, il y aura 469 hectares, soit 50 482 740 pieds carrés de terrain vacant pour des fins industriels dans l'est de Laval.

Dans la conclusion du document « Incidences économiques du parachèvement de l'A-25 », on peut lire ceci :

« Le taux de croissance générale de l'économie du Québec est sensible aux investissements consentis en transport, mais peu sensible à l'un d'entre eux en particulier. Ainsi, l'ajout de 7,2 km de route ne modifiera pas le taux de croissance économique du Québec ni celui de la région de Montréal. »

« Au plan commercial, qu'il y ait ou non parachèvement, les développements seront faibles. »

C'est à se demander pourquoi on veut parachever l'autoroute 25.

Conclusion

Le comité demande que le Ministère des transports du Québec se préoccupe beaucoup plus de transport en commun que de projets routiers et qu'il mette tout en oeuvre afin d'améliorer les transports en installant une vraie politique de transport collectif.

À la lecture des documents sur les impacts environnementaux, les améliorations estimées de la qualité de vie des Montréal qu'entraînera le projet du MTQ sont tellement significatives qu'on se demande pourquoi devrait-on être en sa faveur.

Le comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal demande donc que le projet du MTQ sur le prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un pont reliant Montréal et Laval soit rejeté.